

Na zlecenie polskiego konsulatu w Sarajewie i według życzeń stamtąd wyędrujących Polaków miało prowadzić jako dowódcę transport, składający się z 34 wozów ruchomości przesiedlenia oraz 150 osób do Polski.

Zadanie to nader trudne ze względu na liczne mające być przekroczone granice państw udało mi się wykonać tak, iż w stosunkowo krótkim czasie 6 dni, z kraju t.j. Jugosławia, Niemiecka-Austria i Czechosławia przebroczono i wreszcie dnia 29 VII.

w Oświęcimie obszar polski osiągnięty został.

Stąd jednak dalej do Bydgoszczy trwała droga 12 1/2 dnia. Dostaliśmy się wprawdzie wczes w ruch pociągów z uchybami ale właściwa przyczyna naszego powolnego posuwania się naprzód nie leżała w tym, lecz o wiele głębiej. Ja bym mógł już krótko określić i powiedzieć, że ogólna organizacja służby była nie wystarczająca. Gdyż jak to było mójby, cały pociąg ciężarowy, składający się ze samych wozów przeznaczonych dla dalekojeżdzących stacji, a więc pociąg, który tak powie ziewszy, żadnych przestojów nie potrzebuje, w każdej większej stacji 12 do 24 godzin się zatrzymywać musiał. Tak mieliśmy 12-14 godzin zatrzymania w Częstochowie, Piotrkowie, Katuszkach, post. 4-6 Warszawa.

Placowego



Wobec tego nie mógł pociąg już w Szczepanowie  
być zastawiony, aby dalsze przestawienie w innych  
stacjach były zbyteczne. Pociąg nie został nigdzie  
planowo zastawiony, przewidziane zarządzenia prze-  
prowadzone tylko do połowy. Oczekiwaniu został  
jedem wóz z naszego transportu, ponieważ nie był  
całkowicie wyzyskany, wyładowany i zawartość jego  
do innych wozów doładowana, aby ten wóz mógł być  
dla wojskowych potrzeb używany, - ale następnie przes-  
tawiono 4 dni później ten wóz w kierunku do Warszawy.

Służba pełniąca obowiązki stacji na prze-  
stankach i stacjach, tak iż z powodzeniem  
mogła, podczas gdy obok wielu innych urządzeń  
bardzo wygodne roboty pociągów. - Wobec tego w czasie  
jako stacja się by niewydolnym. Pełniąca służbę nie  
jest w stanie kontrolować, czy jego zarządzenie było  
wykonywane, wskutek tego roboty pociągów przestawiały się  
na stacji ..... ustaliłem ze służbą  
pociągów, że przez omijanie w kierunku do Warszawy,  
z niest. do Krakowa, zabrano wóz 1. 2784 do być od-  
czekiwany i do Krakowa odesłany. - On wydał przy mnie  
odpowiednie zarządzenie a ponieważ to było ten daleki  
biegi w kierunku Warszawy. Natomiast służba poci-  
ągowa była skłonna każdemu zmianu na własną rękę zmie-  
niać i wyrażać się o urządzeniach ujemnie. Skutek  
przebiegu pełniącego służbę stacjami robotami  
dotychczasowymi jest przeciwnie oddanie przy zmianie  
służby, nieprostu niemożliwym a nawet nie w służbie  
zaczyna od początku bez wiedzy o tym, co już  
włożono. - Zarządzenia powinny być w całości  
wazy odstawione i do pociągów do Torunia dojeżdżać, -

tak.

tak, jak to z dyskursywnym omówieniem, niestety jednak  
wskazano nam do Warszawy bezpotrzebnie, przez co str-  
aciłszy 3 dni i przyczynili się do jeszcze większego  
zastawienia stacji. Na posterunku 6 w Warszawie przed-  
łożyłem pismo ministerjalne, według którego moja  
wozy następnym pociągami odejść mają, to zlecenie  
zostało przy zmianie służby zaniechane, a przez to raz  
pociągów służbę nie wiedział już całkowicie o wszel-  
kich poprzednich zarządzeniach, tak że my zamiast w kie-  
runku do Bydgoszczy jeszcze dalej ku Warszawie ku po-  
sterunkowi 4 posuwaliśmy się. Były charakter-  
ystycznym, że żadna stacja nie była w stanie nam wyjaśnić  
kiedy w dalszą drogę się udamy.

Wobec tego skutkiem rzeczywiście w tym, że gdy na-  
stąpiła stacja jeden ten wóz miał to powodzenie poci-  
i to nie w porządku ich przyjazdu, lecz dopiero jak  
właśnie komuś na myśl przyszło. Tym sposobem czekały  
o służbę na stacjach pociągów, które wzdłuż przesyły.

Nawet stacje większe zdają się nie mieć prawa  
dysponowania z inspekcją i dysponowania zdają się nie  
mieć przeglądu, - zarządzenia nadchodziły zawsze za-  
późno.

Jak b. kontrolor Pociągów Pociągów Janiński,  
musiał ze swoim pociągami 5 3 godziny przed sygnałem  
wjeżdżającym jedną z stacji czekać, ponieważ to nie  
miał pozwolenia pociągu do stacji w puścić, ponieważ  
to tam z tory wolne stały. Pociąg na jego naleganie  
wpuścił zawiadomienie stacji pociąg na swą odpowiedzial-  
ność.

Jest więc jasne, że aparat dysponujący

Ważne



bardzo ciężka jest - a jeśli w normalnych czasach odpowiesz, to przy nadzwyczajnych zajęciach zawieść musi.

Jako powód podwożenia przytoczonego wniosku, że brak parowozów w całym kraju winien jest, nie może być akceptowany.

Skutek braku dyspozycji nie było po prostu żadnej gospodarki parowej. W ruchu podwożenia będące parowozy mogły podwożnić tyle zdień.

Dowód dziennej czynności parowozów musiałby bardzo ciekawe cyfry wykazać.

Nasz pociąg stał na 4 tym posterunku o 1 godzinę w nocy przygotowany do wyjazdu. A jednak odjeżdżaliśmy dopiero o godz. 5 ran - potem w stacji tutejszej..... 8 godzin wraz z parowozem czekać musieliśmy.

Tylko przypadkowe udało nam się przez ..... przejechać, gdzie według objaśnień kierownika pociągów regularnie kilka godzin czekać się musi. - I tak, przybył nasz pociąg o godz. 6-tej w. do Skiernewic. Parowóz był 17 godzin w służbie t.j., od godz. 1 r. do 6 w. przy pociągu i miał w dwóch stacjach razem 12 godzin postoju.

Ten parowóz byłby w stanie w międzyczasie zawieźć pociąg do Skiernewic i z powrotem do Skiernewic do Warszawy. - Jednak działając w ten sposób ze wszystkimi pociągami ciężarowymi i wojskowymi.

W Zyrardowie stały 3 pociągi z parowozami i.t.d. Tak też działało się z personelem podługowym i mimo bogatego wyposażenia personelu w linii w Kongresówce musiał panować brak personelu.

Dodając jeszcze, że nigdzie nie składa się pociągów wprost idących, że wszystkie pociągi bywają mieszane, przez co zaniebawia się wykorzystanie specjalności przemieszczania pociągów przez stacje, aby je odciążać, ośmielać się wskazać na to, że jasne dyspozycje nie istnieją, a jeśli nawet teoretycznie miejsca dyspozycyjne się znajdują, to nie są one w stanie żadnej wydajnej roboty wykonać.

Wogóle znalazłem zachowanie się personelu a szczególnie personelu stacyjnego za nieprzyjemne, że winowatcy tworzą przetokowego w Łęstoku nie zachowywali się wprost gburzasto. - Często obaj się i przyjeżdżając nie należeli do rzadkości i wywoływały niezwykły efekt. Także spotykałem bardzo często nieposłusznego brak ukłonu w ciągu wypadków, którzy to przynajmniej często przypisać należało, że nieposłuszy się nieprzede wszystkim.



